This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

PROPERTY OF
University of Michigan
TRANSPORTATION LIBRARY
Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS

. . . . Le pauvre homme !

MOLIÈRE.

CAHIER DES CHARGES

des

CHEMINS DE FER

PAMPHLET ILLUSTRÉ

Charles Albert d'Arnoult

PAR

BERTALL

— 2e ÉDITION —

PARIS

PUBLIÉ CHEZ J. HETZEL,

76, RUE RICHELIEU — RUE DE MENARS, 10

1847

Transportation
Library

HE
1029
.B54
1847

Transport
Stevens
6-14-29
19535

9-7-51 MW

Dédié

Aux Postillons

&

Aux Actionnaires

Malheureux.

ransport
Stevens
-14-29
9535

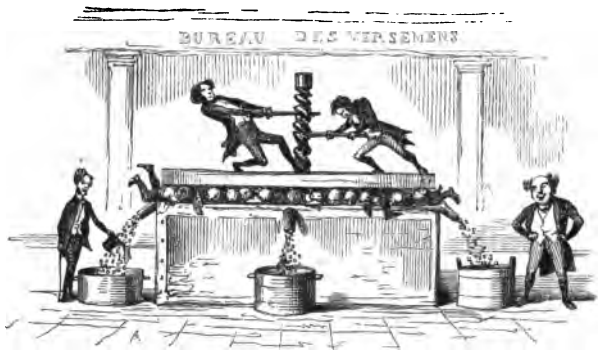
DE LA FORMATION DES COMPAGNIES SOUS LE RÉGIME PARLEMENTAIRE.

En ce temps-là le coq chantait, pimpant et gaillard.

Fière de sa richesse, la France voulut se passer la fan-

taisie des chemins de fer. On procéda alors à la pêche des actionnaires avec les appâts intéressants que voici.

Les actionnaires étant trouvés, on pensa que la liberté



de la *presse* n'avait pas été inventée pour les chiens.

État de la *bourse* des actionnaires après l'opération.

Ces messieurs se virent donc obligés de chercher des moyens plus avantageux de faire fortune.

Ils se firent :

— Réfugiés espagnols,

— Inondés de la Loire,

— Marchands de contremarques,

— Claqueurs à l'Odéon,

— Enfants de l'Auvergne,

— Ouvreurs de portières,

— Accapareurs de bouts de cigares,

— Spéculateurs en bons de pain,

— Joueurs de clarinette,

— . . . . . grecs,

— Donneurs d'eau bénite,

— Etc., etc., etc.

Les plus honnêtes, désolés de n'avoir pu doter le pays de nouvelles voies de communication, se résignèrent à balayer les anciennes.

II

SITUATION DÉLICATE DES CHEMINS DE FER.

Le chemin de fer du Nord prétend qu'il ne peut pas

joindre les deux bouts.

Résultat de la confiance téméraire du chemin de Lyon dans les devis officiels.

Un chemin de fer expose sa détresse aux passants.

« Un petit million, s'il vous plaît! »

Les relais de poste, venant sur les brisées des chemins

de fer et demandant une petite place au festin du budget, sont traités comme il convient.

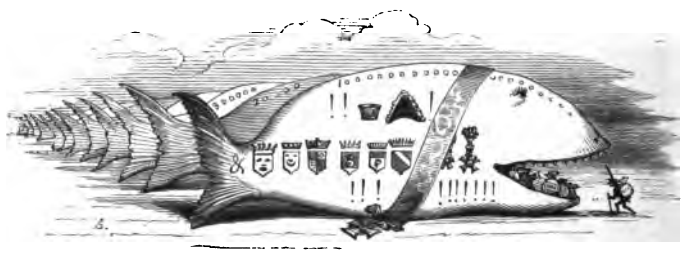
« Ne lui donnez rien ; c'est un mauvais pauvre. »

III

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES DES ACTIONNAIRES.

Dans l'espoir de consoler les actionnaires, un conseil d'administration fait l'historique des travaux.

Pour former la compagnie définitive, vingt compagnies



préparatoires ont eu recours à la *fusion*.

Il n'est sorti qu'un goujon de l'*infusion*.

!!

Autre résidu d'une autre fusion, bien capable de faire naître des *souris* sur les lèvres des actionnaires.

Mais les administrateurs ont tous été conservés : *effusion*!

Ils ont voté des jetons de présence : *profusion*!

Et les actionnaires ont un pied de nez :

Confusion !

IV

PROGRÈS DES SCIENCES NATURELLES DUS AUX CHEMINS DE FER.

Un savant professeur d'économie politique explique les

diverses couches de capitalistes que le flux et le reflux de la bourse ont mises à découvert.

Après avoir prisé, toussé et salué, il s'exprime en ces termes :

« Messieurs,

« Une étude approfondie de la matière nous a prouvé qu'il existe un premier ban et un arrière-ban d'actionnaires.

« Le premier ban a reçu la dénomination intelligente de *banc d'œuvre*. Il n'est personne parmi vous, messieurs, qui ne sache que l'œuvre consiste à manger les primes et à filer.

« L'arrière-ban, plus vulgairement désigné sous le nom de *banc d'huîtres*, est ainsi nommé parce que la dé-

gringolade des primes enfonce l'actionnaire dans les régions sous-marines et l'attache pour jamais au succès de l'entreprise.

« Nous mettons sous vos yeux un *specimen* des principaux types que cette classe intéressante a offerts à notre observation. »

V

MOUVEMENT EN FAVEUR DES CHEMINS DE FER.

Les journaux ayant sondé l'opinion au sujet des chemins de fer, et le thermomètre ayant marqué 36° de chaleur dans la glace, cette nouvelle surprenante est transmise à la commission de la Chambre au moment où elle contemplait la situation prospère des relais de poste.

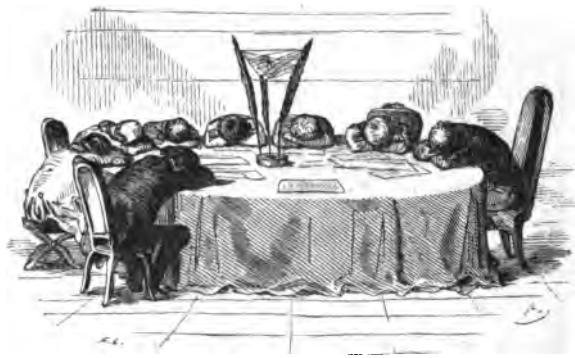
La commission avait reconnu que la question des re-

lais de poste était une question mal posée, attendu que les postillons en ont plein le dos; ce qui doit les charmer médiocrement.

Elle étudiait la solution du gouvernement, qui veut mettre les relais de poste à la charge des contribuables.

Ceux-ci se permettent de trouver que la solution est onéreuse et écrasante.

La commission joint les réclamations des chemins de fer à celles des maîtres de poste. Elle étudie la question dans le silence du cabinet, et la discussion à laquelle



elle se livre fait le lendemain un bruit ronflant dans les journaux.

VI

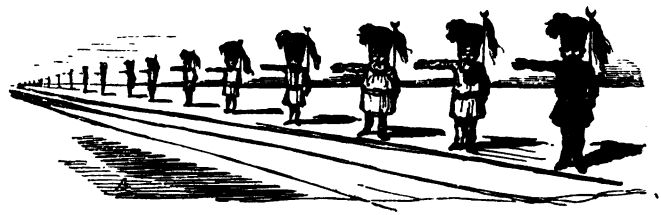
CONTROVERSE A L'OCCASION DES RELAIS DE POSTE ET DES CHEMINS DE FER.

Les crieurs publics mettent au concours la question de

savoir si les chemins de fer sont bons à quelque chose, et s'il faut maintenir les relais.

Un peintre de paysage réclame en faveur du nouveau pittoresque inventé par les chemins de fer, dont il a exposé au dernier salon les ombrages inconnus et variés, non-seulement en France,

Mais en Turquie,

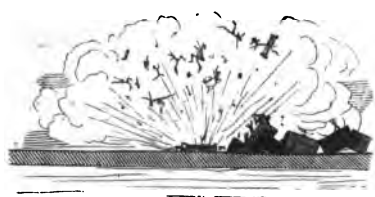


Et même en Amérique.

Quant aux endroits accidentés, le susdit peintre de

paysage annonce à la capitale, par la voie des grands journaux, qu'il vient d'en exposer chez Susse un des plus gracieux échantillons.

Un touriste littéraire vante les émotions délirantes et innocentes des voyageurs en chemin de fer, et cite un accident rare où personne n'a été tué.



La preuve, c'est qu'aucun voyageur ne manquait à l'appel.

Les chemins de fer sont maudits par un mari qui, venant d'embarcader sa femme, la voit partir dans un wagon, seule avec M. Gustave, apôtre du *libre échange*.

Les chemins de fer sont bénis par M. Gustave, qui explique tout bas à sa voisine la théorie du *libre échange*.

Les chemins de fer continuent à être maudits par le

mari, partisan né de la protection ; son cauchemar nocturne lui fait entrevoir de nouveaux cas de responsabilité ministérielle.

Les voisins d'un monsieur, sujet à s'arrêter fréquemment, protestent avec énergie contre l'ouverture de voies nouvelles.

Pensée secrète d'un homme d'État, actionnaire du *banc*

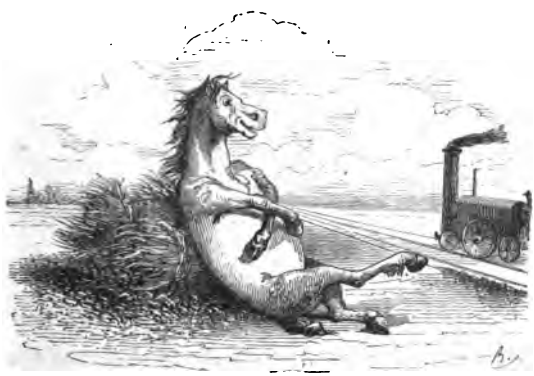
d'œuvre, et devenu *locomotivophobe* depuis qu'il a mangé les primes : « Les compagnies ne sont pas formées pour que tout le monde aille en chemin de fer, mais pour que certains roulent carrosse. »

Un député qui s'opposait à la réforme postale, dans la crainte que la réduction de la taxe ne multipliât la cor-

respondance de ses électeurs, proteste avec plus d'éner-

gie encore contre les chemins de fer, qui amèneront chaque matin les électeurs eux-mêmes, dont la familiarité passe toutes les bornes de l'indiscrétion.

Opinion des chevaux : « Supprimez les relais, nous n'avons plus de mal ! »

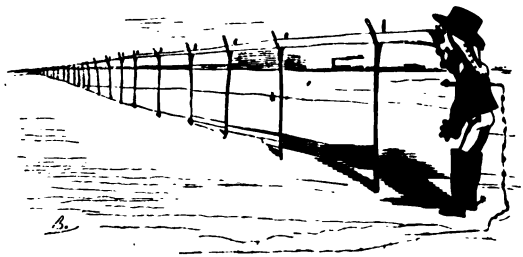


Opinion des postillons : « Supprimez les relais de poste, nous n'avons plus de foin dans nos bottes ! »

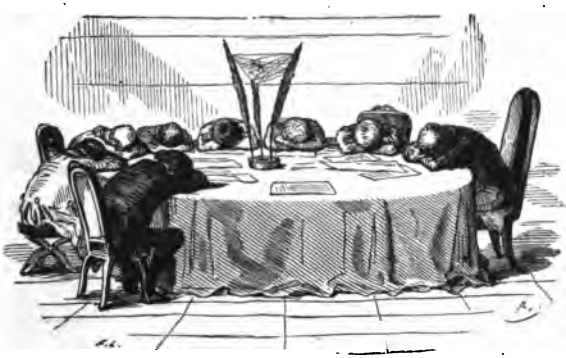
Opinion d'un homme haut placé : « Si l'on supprime les relais de poste, il n'y aura pas de *malles !*

La section des sciences, à laquelle ces opinions spécieuses ont été soumises, découvre que le nez des maîtres de poste croît en raison directe de la distance concédée

aux chemins de fer, et que leurs capitaux croissent en raison inverse de la même distance.



La commission continue à étudier plus profondément la question.



VII

SOLLICITUDE DES POUVOIRS PUBLICS.

Les relais de poste, admis à faire valoir leurs réclamations devant l'autorité, demandent qu'on étende la taxe

des voyageurs par diligence aux chemins de fer à primes, qui sont assez riches pour la payer.

Les chemins de fer à primes répondent qu'ils sont pauvres comme Job, qu'ils ne sauraient supporter la moindre charge; que les diligences, à leur origine, étaient des établissements splendides, le *nec plus ultra* de la locomotion. Ils produisent pour preuve la première diligence, qui a roulé en l'an XIII.

Le ministre décide que l'État a le droit de taxer les voyageurs des chemins de fer.

Joie des postillons.

Le même ministre en conclut qu'il ne les taxera pas.

Désespoir des postillons.

Pour consoler les maîtres de poste, l'État se fait un plaisir de leur déclarer qu'il saura reconnaître leurs bons services.

Les neuf facultés du royaume ayant déclaré que les

maîtres de poste avaient droit à une indemnité, la légèreté des professeurs devient article de *fouet*.

Les docteurs sont renvoyés à l'école.

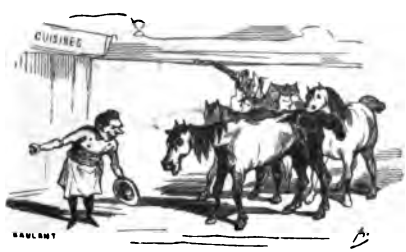
Les doyens sont mis en nourrice.

L'autorité, privée de ses *facultés*, se livre à des chaloupements excentriques qui font fuir les sergents de ville et sourire les fils de Loyola.

VIII

CONSÉQUENCES GASTRONOMIQUES.

Les chevaux de poste, ne trouvant plus à gagner leur



vie, viennent offrir leurs services et leurs biftecks à MM. les restaurateurs de la capitale.

Les habitués des restaurants s'arrachent lesdits biftecks, et lesdits biftecks leur arrachent les dents.

Touchés de cette situation délicate, MM. les inventeurs d'osanores viennent offrir une mâchoire d'honneur aux orateurs vertueux, dont les discours démosthéniens ont amené l'état de choses en question.

IX

INTERVENTION DES POUVOIRS PUBLICS.

La nouvelle ayant circulé que l'État allait faire aux chemins de fer la faveur de confisquer leurs cautionnements *et quelque chose avec*, M. Jobardeau, actionnaire du *banc d'huîtres*, vient chercher auprès de l'autorité des consolations et des éclaircissements.

« Comment, monsieur Jobardeau, vous n'exprimez pas à l'administra-
« tion toute votre félicité! Vous avez acheté à 200 francs de primes, des

« actions qui sont tombées aujourd'hui à 100 francs au-dessous du pair.
« Dans cette circonstance difficile, le pouvoir ne se contente pas de con-
« fisquer votre cautionnement, il exige *quelque chose avec;* moyennant
« quoi, vos administrateurs ne font pas le chemin! — Vous voyez bien
« que ça arrange tout! »

Pendant que M. Jobardeau est éclairé et consolé, les délégués des actionnaires procèdent, avec leur calme habituel, à la discussion du projet du gouvernement.

La délibération est interrompue par un message de l'Autocrate, qui, satisfait du placement de ses fonds à cinq pour cent, vient offrir au même taux, pendant la disette, cinquante millions de paysans. Un membre fait observer, au milieu de l'attendrissement général, que cette

démarche contient en germe la solution des chemins de fer, et que, profitant des bonnes dispositions de l'Europe, la France n'a plus qu'à proposer aux puissances :

UNE ENTENTE CORDIALE
A L'EFFET DE RETARDER SIMULTANÉMENT
TOUS LES
CHEMINS DE FER EUROPÉENS.

Cette mesure est adoptée avec acclamation. Trois commissaires sont nommés; avant de se rendre auprès des cours étrangères, ils prennent congé du chargé d'affaires Tartare, qui se fait un devoir de les bénir.

X

NOS AMIS LES ENNEMIS.

— Vieille histoire qui est toujours neuve. —

La nouvelle de cette démarche diplomatique parvient à

lord Pas-Mal-Stromp au moment où, plein d'humanité

pour un débiteur malheureux, il lui enseignait l'art de payer ses dettes.

Les Grecs étant réduits au vêtement de nos premiers pères,

la pudeur britannique baissait les yeux.

Lord Pas-Mal-Stromp, après avoir pris connaissance

de la dépêche, se hâte de la communiquer aux repré-

sentants des puissances continentales, qui apprécient à sa juste valeur cette importante communication.

ARTICLE SECRET DU MEMORANDUM.

« Il est entendu, entre toutes les puissances, qu'à l'é-
« gard des chemins de fer, on laissera la France *prendre*
« patience; et que pendant ce temps-là, la Prusse *prendra*

« la Bavière, l'Autriche *prendra* la Suisse, la Russie *pren-*
« *dra* Constantinople, et que la modeste Albion se con-
« tentera de *prendre* Athènes et l'Égypte, afin de faciliter
« à ses marchandises philanthropiques le passage de
« Suez. »

XI

NÉGOCIATION DES TROIS COMMISSAIRES.

Cet accord secret étant conclu, les trois commissaires

français, qui l'ignorent, arrivent en Prusse, où ils

reçoivent de Sa Majesté Évangélique l'accueil le plus cordial.

« Messieurs, dit le roi visiblement ému, la nature a « prodigué à la France tous les éléments de bonheur et de « richesse; elle n'a pas besoin de chemins de fer. Nous « qui sommes pauvres, nous ne pouvons nous en passer. « Nous pressons donc de plus en plus les travaux, qui « sont achevés aux neuf dixièmes; et nous maintenons « les relais de poste, comme nos voisins les Belges. *On « ne sait pas ce qui peut arriver.* »

Satisfaits de cette loyale explication, les susdits commissaires arrivent en Russie, où ils reçoivent l'accueil le plus flatteur.

« O grrrande nation des grrrands hommes! ô grrrands « hommes de la grrrande nation! leur dit-on, vous êtes les « prédestinés de la gloire et de la victoire. Vous avez des « corps d'airain et des cœurs de fer! Qu'avez-vous besoin « de chemins de fer? Mais nous, pauvres barbares, il nous « en faut pour que vos marchandes de modes puissent « nous civiliser, et vos feuilletonistes venir sabler avec

« nous le champagne de madame veuve Cliquot! Nous « poussons donc nos travaux, dussions-nous mettre en

« gage la dernière chemise de nos mougiks qui n'en ont « pas. Dans deux ans nous irons à Moscou, dans quatre ans « à Odessa, dans six ans à Varsovie et à Saratoff, où nous « vous invitons au grand bal humanitaire par lequel nous « entendons ouvrir l'ère de la fraternité des peuples. »

Non moins satisfaits de cette explication loyale, les trois Frrrançais passent en Angleterre, et sont introduits

dans une loge du théâtre de la reine par leur représentant à Londres.

« O yes ! moi, je'avais biaucoup d'afflikchion dé ne « pouvoar faire cette petite pléjeure à mon ami Figaro ! » leur dit une voix enchanteresse.. « Hé! che volette, caro

« mio Lablachio, le mie strade di ferro sono tutte finite !
« Je ne pouis donc, si le bon ami à moâ, le France, veut
« retarder ses rail-roads, qu'empêcher milord Pas-Mal-
« Stromp de faire une petite querelle diplomatique à cet

« sujette; et si le France ne voulait pas les faire diou
« toute, je donnerais encore mon aoutoraïséchion et mon
« bénédikchion...

« Sur l'air du tra la la la la (*bis*),
« Sur l'air du tra déri déra
« Tra la la. »

XII

RETOUR ET RAPPORT DES COMMISSAIRES. — DÉLIBÉRATION.

Les commissaires, de retour en France, expliquent à l'assemblée que ni l'Angleterre, ni l'Allemagne, ni la Russie ne peuvent retarder l'exécution de leurs travaux,

1° Parce que les chemins de fer de ces diverses nations sont terminés, ou peu s'en faut;

2° Parce que les puissances européennes sont trop pauvres ou trop barbares pour s'en passer. Mais la France étant la nation la plus civilisée et la plus riche du monde, et ayant à peine commencé ses chemins de fer, peut les retarder indéfiniment, sauf à se rendre en citadine ou en cabriolet de régie au grand bal humanitaire par lequel la

Russie compte ouvrir à Saratoff, dans deux ans, l'ère de la fraternité des peuples.

L'assemblée ayant envoyé tâter le pouls aux relais de

poste et aux chemins de fer, et rassurée par ses apothicaires officiels, décide qu'on tiendra les anciennes et les nouvelles voies de communication à la *potion* congrue.

Cette nouvelle est transmise aux maîtres de postes, dont les chemins de fer étaient la seule ressource.

Cependant, pour éterniser le souvenir des bonnes dispositions de l'Europe, on ordonne qu'à la place de Napoléon, héros de la guerre, on hissera sur la colonne de la place Vendôme la statue de *la Paix universelle*,

portant à la main l'insigne qui prouve qu'elle est née dans le siècle des lumières.

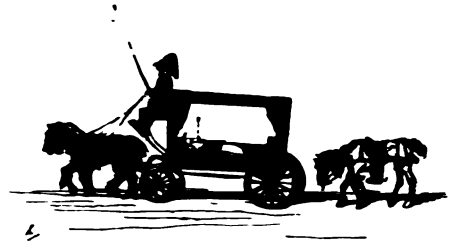
XIII

INFLUENCE ET SUITE DE CES DÉLIBÉRATIONS PATRIOTIQUES.

Les chemins de fer, mis à la diète, étant morts d'inanition, on procède à leur enterrement.

Les maîtres de poste sont saisis, à la vue du convoi,

d'une telle douleur, qu'ils tombent morts et qu'on les enterre dans la fosse avec eux.

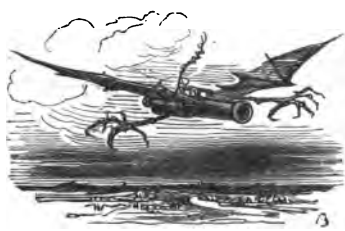


La France n'ayant plus ni relais de poste ni chemins de fer, le gouvernement commande à M. H. Vernet, pour

le musée de Versailles, un tableau allégorique exprimant cette fâcheuse situation.

Pour consoler la France de se trouver ainsi entre deux selles, c'est-à-dire de ne plus avoir ni chemins de fer ni relais de poste, on décide que des réjouissances publiques auront lieu au pied de la statue de la Paix.

Pendant que les arts célèbrent la concorde, la guerre est déclarée par le concert européen.



Comme un malheur n'arrive jamais sans l'autre, une nouvelle disette éclate dans les campagnes et l'Algérie se soulève, en vertu de ce précepte de l'*Art poétique*, trop peu médité par le gouverneur général :

« Chassez le naturel, il revient au galop ! »

Le maire de Brives-la-Gaillarde annonce à ses administrés l'arrivée à Marseille d'une masse de blé qui peut

nourrir la France entière pendant six mois, mais qui ne

parviendra à destination que dans un an, et *au prix de cent millions!* faute de moyens suffisants de transport.

L'insurrection de l'Algérie s'étant étendue au Maroc, une armée de réserve est expédiée au maréchal Bugeaud; mais, dans l'absence des chemins de fer, obligée de faire *trente-deux* étapes de Paris à Marseille, elle arrive trop tard devant le port d'Alger, qu'elle trouve bloqué par l'escadre anglaise.

XIV

MARCHE DES ARMÉES FRANÇAISES.

La France n'ayant plus ni chemins de fer ni relais de poste, et décidée à faire à l'Europe coalisée la plus vive résistance, on met au concours un prix de 00,000 millions

de francs à qui inventera des moyens de transport capables d'accélérer le mouvement de ses armées.

On soumet à l'académie les inventions suivantes :

Moyen de transport des simples soldats par voie de mutualité.

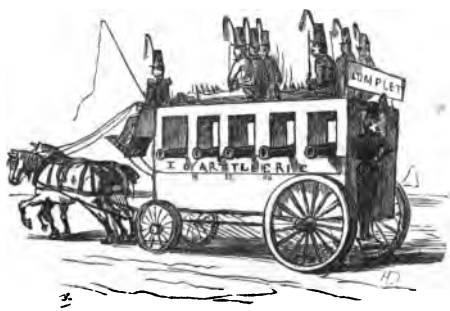
Moyen de transport d'un capitaine.

Cheval de bataille d'un général de division.

Monture à l'usage d'un officier d'ordonnance.

Traction d'un convoi d'infanterie légère.

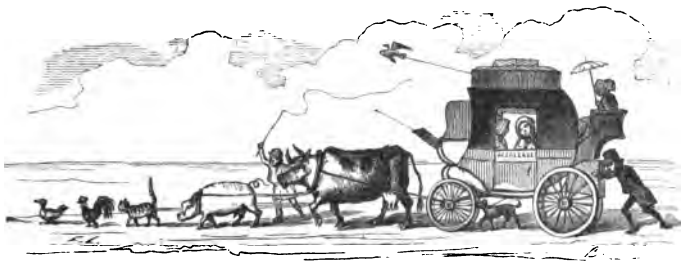
Locomotion d'un train d'artillerie.



Moyen de transport à l'usage des sapeurs, y compris leurs haches et leurs barbes.

Moyen de transport à l'usage des fournisseurs et fournisseuses de l'état-major.

Voiture du général en chef.

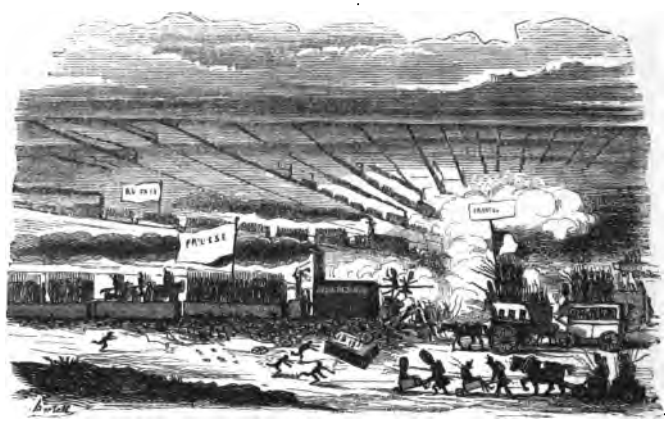


Courrier porteur des bulletins.

XV

DERNIÈRE BATAILLE EUROPÉENNE. — DÉNOUMENT.

La France, ayant inventé de nouveaux moyens de locomotion, s'avance vers la frontière, résolue de venger, dans les plaines de Waterloo, la défaite impériale.



Choc des deux armées et ce qui s'ensuit.

La France, malgré ce terrible et dernier échec, reçoit des puissances victorieuses les égards dus au malheur. On lui laisse conserver à jamais sa suprématie sur la principauté de Monaco, qui est enfin contrainte d'arborer sur ses monuments l'oiseau que voici :

Vive la France!!!

FIN.

TABLE

I. — De la formation des compagnies sous le régime parlementaire. 7

II. — Situation délicate des chemins de fer. 11

III. — Assemblées générales des actionnaires. 14

IV. — Progrès des sciences naturelles dus aux chemins de fer. 17

V. — Mouvement en faveur des chemins de fer. 20

VI. — Controverse à l'occasion des relais de poste et des chemins de fer. 23

VII. — Sollicitude des pouvoirs publics. 32

VIII. — Conséquences gastronomiques. 37

IX. — Intervention des pouvoirs publics. 39

X. — Nos amis les ennemis. — Vieille histoire qui est toujours neuve. 42

XI. — Négociation des trois commissaires. 46

XII. — Retour et rapport des commissaires. — Délibération. 51

XIII. — Influence et suite de ces délibérations patriotiques. 55

XIV. — Marche des armées françaises. 60

XV. — Dernière bataille européenne. — Dénoûment. 66

Paris. — Typ. Lacrampe fils et Comp., rue Damiette, 2.

PUBLICATIONS

DE J. HETZEL

Illustrations.

ŒUVRES CHOISIES DE GAVARNI.....	3 vol.	30 fr.
LE DIABLE A PARIS.....	2 vol.	30 fr.
LES ANIMAUX PEINTS PAR EUX-MÊMES.	2 vol.	30 fr.
VOYAGE OU IL VOUS PLAIRA.....	1 vol.	10 fr.
LE VICAIRE DE WAKEFIELD.....	1 vol.	10 fr.
WERTHER.....	1 vol.	10 fr.
CONTES DE NODIER.....	1 vol.	10 fr.
HISTOIRE DES FRANÇAIS ILLUSTRÉE..	2 vol.	30 fr.
FABLES DE LAVALLETTE, 3me édition..	1 vol.	10 fr.
CONTES RÉMOIS, par M. le comte ***..	1 vol.	10 fr.
LIVRE DES PETITS ENFANTS.....	1 vol.	3 fr.
TOM POUCE.....	1 vol.	3 fr.

TRÉSOR DES FÈVES ET FLEUR DES POIS.	1 vol.	3 fr.
LA BOUILLIE DE LA COMTESSE BERTHE.	1 vol.	3 fr.
HISTOIRE D'UN CASSE-NOISETTE.....	2 vol.	6 fr.
MYTHOLOGIE DE LA JEUNESSE...	1 vol.	3 fr.
MONSIEUR LE VENT ET MADAME LA PLUIE.....	1 vol.	3 fr.
LE PRINCE COQUELUCHE.....	1 vol.	3 fr.
POLICHINELLE.....	1 vol.	3 fr.
LA MÈRE MICHEL ET SON CHAT.....	1 vol.	3 fr.
LE PRINCE CHENEVIS.....	1 vol.	3 fr.

SOUS PRESSE :

ŒUVRES CHOISIES DE GAVARNI (4e vol.)	1 vol.	15 fr.
TABLEAU D'ALGER, par Th. Gautier...	1 vol.	15 fr.
LE ROYAUME DES ROSES.....	1 vol.	3 fr.
LES FÉES DE LA MER, par Alp. Karr.	1 vol.	3 fr.

HISTOIRE PARLEMENTAIRE DE LA RÉVOLUTION FRANÇAISE.....	Chaque volume 3 f. 50
LA CHARTREUSE DE PARME, par Stendahl....	3 f. 50
SCÈNES POPULAIRES, de Henri Monnier....	3 f. 50